

Venti di questi cargo inquinano più di tutte le auto del mondo. Maurizio Blondet

Pieni di alta coscienza ambientale, di sicuro siete già molto preoccupati di quanto inquinano gli automezzi a combustione interna, specie Diesel. Presto vi faranno allarmare sempre più, grazie ad appositi servizi mediatici. Ma ecco la soluzione: come a segnale convenuto, Volvo annuncia che produrrà solo auto elettriche o ibride, BMW costruirà una Mini elettrica in Gran Bretagna, “Mercedes sfida Tesla: dieci modelli elettrici dal 2022”. Elon Musk, il più geniale imprenditore secondo i media, ha già costruito la Tesla Gigafactory, “la più grande fabbrica del mondo”, che (promette) “dal 2018 potrà fornire celle al litio per 500.000 vetture all’anno”.



E se accadesse che la maggior parte dei consumatori, arretrati ed ecologicamente scorretti, non fossero convinti della convenienza di acquistare auto elettriche con batterie al

litio, decisamente più costose? Niente paura: ecco i governi che, sempre solleciti del vostro bene, già annunciano: vieteremo l'entrata delle auto a Londra entro il 2040, a Berlino entro il 2020, "Parigi ed Oslo dichiarano la guerra al Diesel", i sindaci di diverse capitali stanno seguendo: solo auto elettriche nei centri cittadini. Il governo Usa elargirà a Elon Musk 1,3 miliardi di sussidi pubblici, per la sua geniale impresa (Musk è geniale anche nell'intercettare sussidi pubblici). Vi toccherà comprare un'auto elettrica. Ostinarsi a tenere un diesel sarà segno di rozzezza e insensibilità, come essere "omofobo" e populista.

Di punto in bianco, l'auto elettrica.

E anche i governi, avrete notato, si sono schierati per l'elettrico "a segnale convenuto" – *signo dato*, come dice Giulio Cesare nel *De Bello Gallico*. Chi e da qual luogo abbia dato lo squillo di tromba convenuto a cui tutti i leader e le Case obbediscono, è difficile dire; ma dev'essere lo stesso centro, che sta dovunque e in nessun luogo, che ha comandato di insegnare il *gender* ai bambini dell'asilo, l'obbligo di 12 vaccini ai neonati, il matrimonio ai sodomiti, puntare all'abolizione del contante, ridurre la Chiesa cattolica ad una copia sbiadita di *Human Right Watch*, e presto legalizzare l'eutanasia per le bocche inutili. Tutte cose di cui fino a pochi anni fa nemmeno si parlava, e d'improvviso vengono attuate dalle due parti dell'Atlantico, simultaneamente, come da segnale convenuto.

La decisione titanica di riconvertire l'industria dell'auto non può esser venuta che molto dall'alto, ed esser dovuta a motivi strategici che saranno chiari più avanti. Forse s'è deciso di tagliare per sempre il lucro petrolifero ai paesi produttori, specie a quello che, solo, si rifiuta di piegarsi alla Superpotenza. Forse hanno pronta una innovazione cruciale

nelle batterie, e questa innovazione è nelle mani “giuste”. Forse hanno escogitato questo processo per rivitalizzare – letteralmente con un elettroshock – l’economia dell’intero mondo occidentale, dal 2008 in stagnazione irreversibile nonostante i troppi trilioni di dollari iniettati dalle banche centrali nel sistema: nonostante il denaro a costo sottozero, le banche non lo offrono, le imprese non lo chiedono, i privati se possono li tengono in deposito; la velocità di circolazione di moneta cala invece di salire, di inflazione non si vede l’ombra. L’obbligo di comprare auto elettriche, con la riconversione di tutta la rete di rifornimento dalla benzina alla corrente, dovrebbe innescare l’auspicata ripresa e la fiammata inflazionista.

Contro l’inquinamento, naturalmente

Qualunque sia la ragione, quella che vi diranno è la più virtuosa: contro l’inquinamento, contro l’effetto serra, per bloccare il riscaldamento globale prodotto dalle auto coi loro particolati dannosi.

Questo serve ad introdurre e spiegare il titolo di questo articolo. Voi non lo sapete, ma venti navi portacontainers inquinano quanto la totalità degli automezzi circolanti nel mondo. Sono cargo colossali, lunghi trecento metri – Maersk ne ha di 400 metri, quattro volte un campo di calcio – perché più sono colossali, più peso e containers possono trasportare, e quindi più il costo del trasporto diminuisce. I loro titanici motori, onnivori, bruciano ovviamente tonnellate di carburante: ovviamente il meno costoso sul mercato, residui della distillazione catramosi, financo “fanghi di carbone”, con altissime percentuali di zolfo che alle auto, semplicemente, sono vietate.

Per questo 20 cargo fanno peggio che tutti gli automezzi sulla Terra. Il punto è che non sono venti; sono **60 mila** supercargo che stanno navigando gli oceani, traversano gli stretti di

Malacca, fanno la fila per entrare nel canale di Suez, superano Gibilterra e dirigono alle Americhe.

Non solo, ma ogni anno si contano 122 naufragi – uno ogni tre giorni – di cargo con più di 300 containers; che finiscono in mare col loro contenuto: quanto di questo contenuto è inquinante? Secondo gli esperti, ogni anno vanno a fondo in questo modo 1,8 milioni di tonnellate l'anno di prodotti tossici. Insieme, beninteso, a duemila marinai; duemila morti l'anno, perché il loro è il secondo mestiere più pericoloso del mondo.

<https://fr-fr.facebook.com/france5/videos/10153640360249597/>

Il primo è quello del pescatore, spiega un'esperta intervistata in una inchiesta di France 5, "*Cargos, la face cachée du Fret*" (*Cargo, la faccia nascosta del trasporto marittimo*): una inchiesta impressionante, che non si capisce come sia riuscita a passare in un medium mainstream – evidentemente ci sono ancora giornalisti non-Botteri. Una indagine spietata su questo settore – le multinazionali dell'armamento – che preferisce stare nell'ombra; i cui colossi battono bandiere di comodo, dalla Liberia alle Isole Marshall, da Tonga a Vanuatu, e persino della Mongolia, che non ha sbocco a nessun mare, ma offre condizioni di favore agli armatori globali. Fra le quali c'è questa: che qualunque sia la nazionalità dei marinai, le leggi sul lavoro, obblighi salariali ed assicurazioni infortunistiche e sanitarie applicate loro sono quelle della nazione di bandiera. Tonga e Mongolia sono famose per l'avanzata legislazione sociale.

Di fatto, metà del personale navigante è filippino, perché "i filippini sanno l'inglese e costano poco"; un saldatore filippino su un cargo conferma, guadagno quattro volte più di quello che prenderei al mio paese, "ma è come stare in prigione". Gli smartphone non prendono, Internet nemmeno a pensarci, gli alcoolici sono vietati sulla flotta Maersk. Se poi un'ondata ti porta via dal ponte durante una tempesta,

oppure resti schiacciato dallo scivolare dei coitaniners male assicurati, la famiglia può adire alle corti mongole o di Vanuatu. Ormai non si sbarca più nei porti, non c'è riposo: la grande invenzione dei containers, questi parallelepipedi di quattro misure standard, intermodali, ossia concepiti come caricabili su pianali di treno o di camion, non consentono soste: lo stivaggio non esiste più, ormai dagli anni '60; uno solo di questi mega-cargo, ci informano, può caricare 800 milioni di banane (abbastanza per dare una banana ad ogni abitante d'Europa e Nordamerica), scaricarle in 24 ore, e poi via, perché il tempo è denaro. Il comandante (il servizio ne intervista uno, è un romeno) non sa cosa trasporta e non gli importa: del contenuto di ogni container – che parte sigillato – è legale responsabile lo speditore, e il destinatario. Ciò praticamente azzerava i controlli doganali, con gran risparmio del tempo che è denaro. Vari dirigenti di frontiera sostengono che “solo” il 2% può contenere armi o droga, “perché la massima parte degli spedizionieri rispetta le leggi”.

Quando i grandi cargo ripartono, sono in parte scarichi avendo lasciato sulla banchina parte dei containers: allora, per stabilizzare l'equilibrio, pompano nei cassoni decine di tonnellate di acqua di mare. Con migliaia di pesci e creature viventi che poi trasportano, e scaricano, a migliaia di chilometri dal loro *habitat* nativo. Per tacere del rumore dai motori (sott'acqua, risulta 100 volte il volume sonoro di un jet), un inquinamento acustico fortemente sospettato di disorientare i grandi cetacei, che sempre più spesso finiscono spiaggiati.

Ma allora – direte voi – se governi e lobbies ecologiste sono così preoccupati per l'inquinamento dei mari e il riscaldamento globale, tanto da aver deciso di vietare prossimamente tutte le auto a motore a scoppio del pianeta e sostituirle con motori elettrici puliti e più efficienti, perché non pongono qualche limite ai mega-cargo e alle mega-petroliere? Se 20 di loro inquinano come la totalità degli

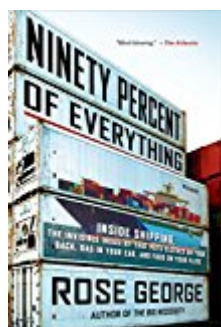
automezzi, basterebbe ridurre dello 0,35 per cento il traffico navale per ottenere lo stesso risultato di disinquinamento della riconversione globale all'auto elettrica.



Ma no. Avete fatto la domanda sbagliata. Vi deve mettere sull'avviso il fatto che il Protocollo di Kyoto non copre il trasporto marittimo, ignora quel che inquina e distrugge. Come spiega l'economista Mark Levinson, autore dello studio più approfondito sui containers, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, (Princeton University Press), "la gente crede che la globalizzazione sia dovuta alla disparità dei salari, che provoca la delocalizzazione della produzione in Asia o dovunque la manodopera è meno cara. Errore: la disparità di salari esisteva anche prima della mondializzazione. Quello che permette lo sfruttamento della manodopera a basso costo per fare prodotti da vendere poi sui mercati di alto reddito, è l'abbassamento tremendo dei costi di trasporto navale. Questo è il fattore cruciale, reso possibile dai containers e dalle mega-cargo, che riducono il costo all'osso".

Costi talmente bassi, "che conviene spedire i merluzzi pescati nel mar di Scozia in Cina in container refrigerati per essere sfilettati e ridotti a bastoncini in Cina, e poi rimandati ai supermercati e ristoranti di Scozia, piuttosto che pagare retribuire sfilettatori scozzesi". Questo lo racconta Rose George, giovane giornalista britannica, che dopo 10 mila chilometri fino a Singapore a bordo della *Mersk Kendal*, una portacontainer da 300 metri, manovrata da solo 20 uomini, ha scritto un libro chiamato "Novanta per cento di tutto – Dentro l'industria invisibile che ti porta i vestiti che indossi, la

benzina nella tua auto e il cibo nel tuo piatto". (*Ninety Percent of Everything: Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate*). Perché la brava giornalista ha scoperto questo: che nella nostra società post-industriale dove non produciamo più ma compriamo, il 90 per cento di ciò che ci occorre e che acquistiamo, ci viene portato dalle portacontainers. Tutto: dalla carta al legname, al bestiame vivo al macellato e surgelato. Il giaccone di sintetico imbottito, i jeans, le giacche che trovi da Harrod's o alla Standa, sono cuciti in Vietnam o Bangladesh; smartphone e tablets e tutta l'elettronica di consumo, viene dalla Corea, dalla Cina, dal Giappone; non parliamo di frigoriferi e lavatrici; il grano, dal Canada o dall'Australia; le primizie di frutta e verdura fuori stagione, dagli antipodi.



Una volta scaricati, i containers sono vuoti a rendere, che sono noleggiati per altri viaggi; prima o poi finiscono per rifare la rotta di ritorno, dall'Occidente all'Asia. Riempiti, per non fare il viaggio a vuoto, di rottami metallici e di plastica, di stracci e vestiti vecchi, di carta usata da riciclare. Tutto ciò che ci resta dopo aver consumato cose che un tempo sapevamo fare, ma che adesso compriamo perché ci costano meno che pagare i nostri operai. Un "meno" che ha un costo altissimo, sociale, di civiltà, ed ambientale. Basta pensare all'eventualità che il colossale traffico si debba bloccare, come è possibile per un una guerra guerreggiata che blocchi, poniamo, il Canale di Suez, o renda impraticabile Malacca o – facilissimo – Ormuz: la nostra autosufficienza, insomma autonomia economica vitale, sarebbe il 10 per cento di

quel che ci abbisogna.

di Maurizio Blondet

Fonte: maurizioblondet.it
